724,062

296-24.31

296/1

296/1.1

N° 724.062 M. Nugent Pl. unique

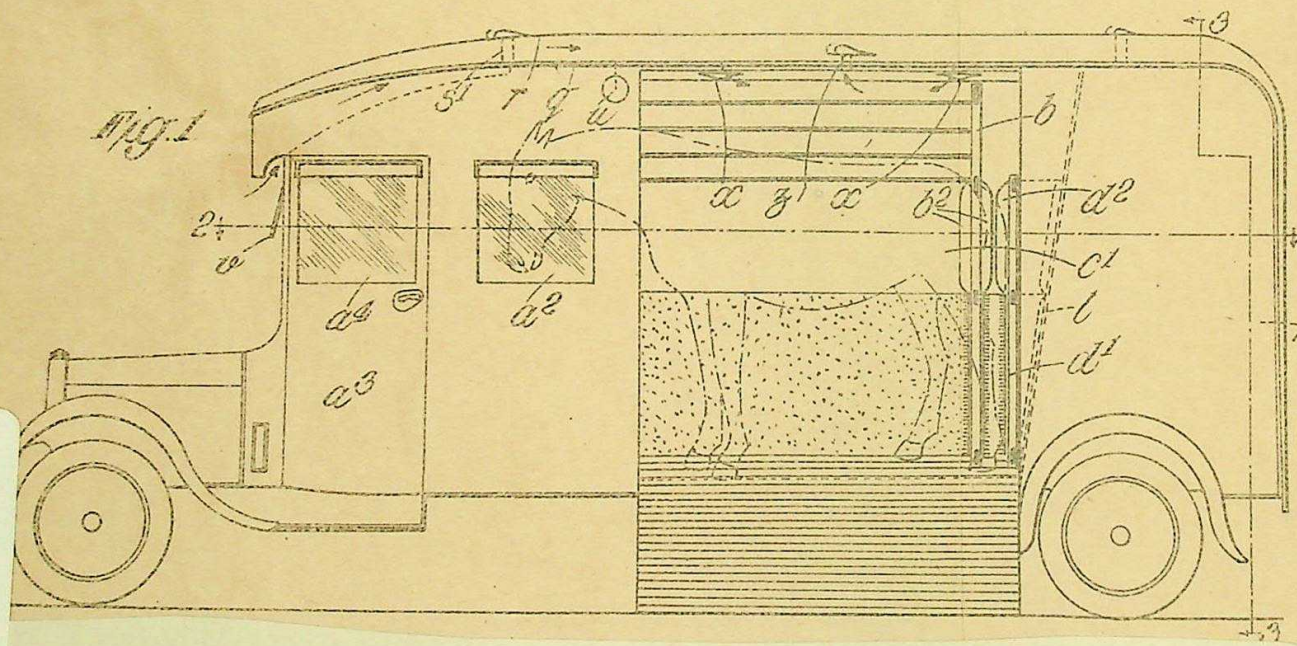


Fig. 1

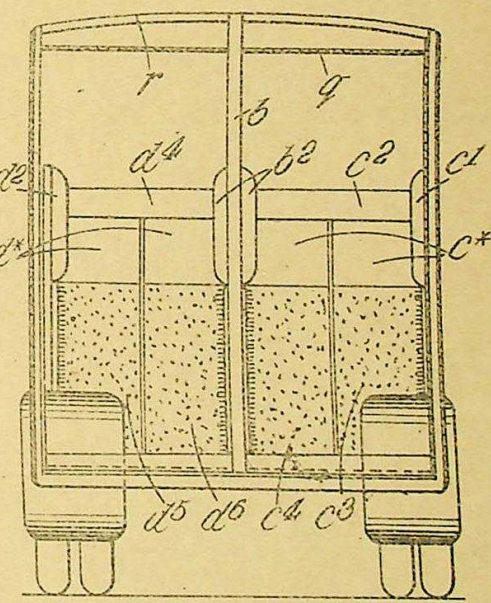


Fig. 3

British № 356,644 296/24

AU 312 43204
FR 0724062
APR 1932
296-1.1

FR 724062

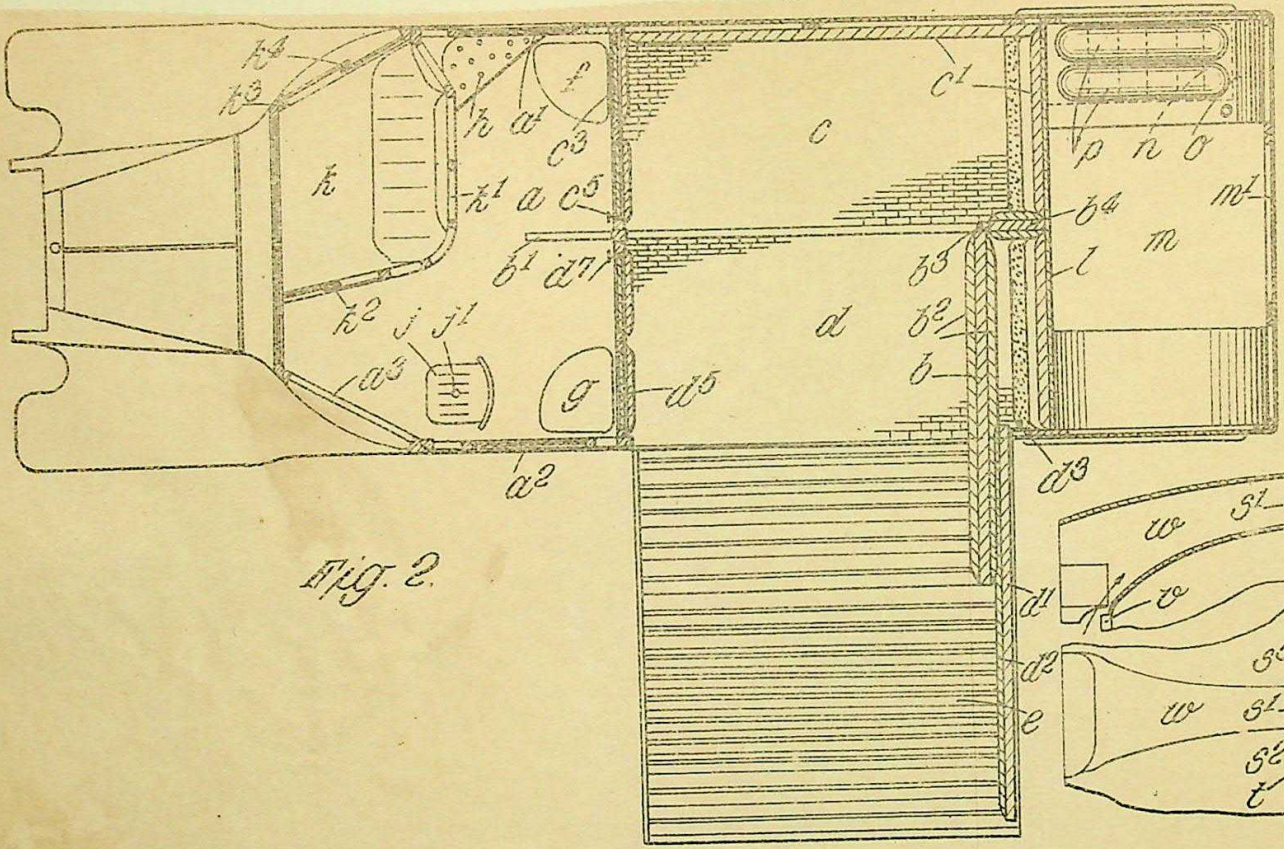
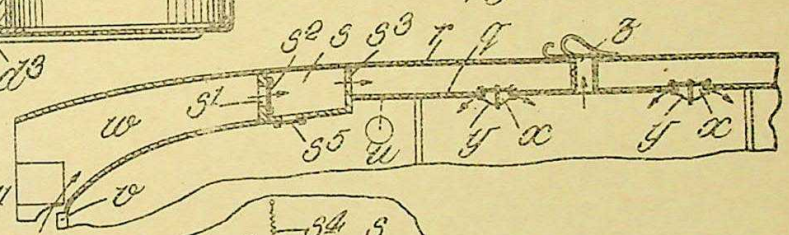


Fig. 2.

Fig. 4.



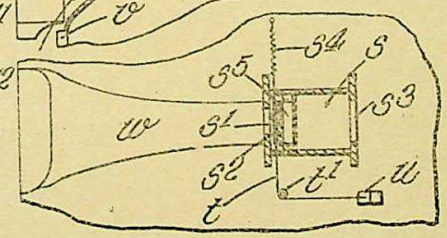


Fig. 5.

EXAMINER'S COPY
Div. 10

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

MINISTÈRE DU COMMERCE ET DE L'INDUSTRIE.

DIRECTION DE LA PROPRIÉTÉ INDUSTRIELLE.

BREVET D'INVENTION.

Gr. 10. — Cl. 1. **N° 724.062**

Véhicule pour le transport des animaux.

M. Hugh Charles NUGENT résidant en Angleterre.

Demandé le 3 septembre 1931, à 15h 21m, à Paris.
Délivré le 23 janvier 1932. — Publié le 21 avril 1932.
(Demande de brevet déposée en Angleterre le 12 février 1931. — Déclaration du déposant.)

La présente invention se rapporte principalement aux véhicules destinés au transport des chevaux.

Un véhicule pour le transport des chevaux suivant l'invention est construit de manière que les chevaux soient tournés vers l'avant de la voiture et que leurs pieds de derrière se trouvent en avant de l'essieu arrière. Le compartiment des grooms est situé en face des box des chevaux et il est contigu au compartiment du conducteur. Le compartiment des bagages se trouve à l'arrière du véhicule. La température et la ventilation sont en outre commandées automatiquement au moyen d'un thermostat. Ainsi, par cette invention, les chevaux sont placés dans la meilleure position pour leur confort et pour la marche constante du véhicule, le conducteur peut communiquer directement avec les grooms, et le compartiment des bagages dans lequel sont disposés le réservoir d'essence, les piles et les roues de rechange, est facilement accessible par l'arrière du véhicule. De plus, on évite encore tout préjudice à la santé des grooms et des chevaux pouvant résulter du surchauffage ou de la mauvaise aération.

Afin que l'objet de cette invention puisse être plus clairement compris et plus facilement mis en exécution, il est décrit ci-après en se référant au dessin ci-joint qui représente un exemple d'exécution du nouveau véhicule pour le transport des chevaux, et dans lequel :

La fig. 1 est une élévation latérale du véhicule avec la rampe ouverte ;

La fig. 2 est une horizontale suivant la ligne 2-2 de la fig. 1 ;

La fig. 3 est une coupe transversale prise suivant la ligne 3-3 de la fig. 1, et la cloison qui sépare les box du compartiment des bagages étant enlevée ;

La fig. 4 est une coupe longitudinale du toit montrant le système d'aération ;

La fig. 5 est un diagramme pour montrer les moyens de commander l'aération.

En se référant au dessin, le véhicule est construit avec un long châssis pour les roues et, comme montré en pointillé dans la fig. 1, les pieds des chevaux se trouvent en avant de l'essieu arrière et du cintre des roues, tandis que leurs têtes s'avancent dans le compartiment des grooms *a* qui s'étend transversalement dans la largeur du véhicule. Les box sont séparés par une cloison centrale longitudinale *b* qui s'élève jusqu'au toit du véhicule et divise le compartiment en deux box *c*, *d*. La cloison *b* est pourvue d'un prolongement en avant b^1 qui forme les box des têtes. Le côté droit et l'arrière du compartiment *e* sont rembourrés, comme en e^1. La cloison *b* qui est

Prix du fascicule : 5 francs.

rembourrée comme en b^2, est montée par des gonds en b^3 sur un montant b^4 qui est également rembourré, les gonds permettant à la cloison de s'ouvrir à angle droit au-dessus de la rampe e, comme montré dans la fig. 2, ou d'être retirée à volonté. Le côté gauche du box d est pourvu d'une porte d^1, rembourrée comme en d^2 et pourvue de fonds par lesquels elle est fixée, en d^3, au côté gauche du véhicule, de sorte qu'elle peut être ouverte à angle droit également montré dans la fig. 2, ou enlevée à volonté. Quand la cloison b et la porte d^1 sont ouvertes, on peut naturellement faire sortir les chevaux d'un seul coup, le premier cheval à sortir étant celui qui se trouve dans le box d. Les extrémités antérieures des box c et d sont pourvues de traverses amovibles de poitrail c^2, d^4, (fig. 3), au-dessous desquelles sont disposés des panneaux fixes c^3, d^5 respectivement (voir aussi la fig. 2) et auxquels sont fixées respectivement par des gonds les portes c^4, d^6. Ces panneaux et ces portes sont rembourrés en e et d. Ces portes sont pourvues respectivement des fermetures appropriées e^5, d^7, et elles ont pour but de permettre aux grooms d'accéder directement de leur compartiment a dans les box c et d. Les mangeoires, qui sont amovibles, sont indiquées en f et en g, et les sièges des grooms se trouvent en h, j, le siège j pouvant tourner sur un pivot j^1 pour la commodité du groom qui s'en sert, et pouvant en outre être retiré à volonté. Le compartiment des grooms est pourvu de fenêtre à persiennes a^1, a^2, et on y pénètre par une porte a^3 disposée sur le côté gauche du véhicule et pourvue d'une fenêtre à persiennes a^4. Le compartiment du conducteur, indiqué en k, est séparé du côté droit du compartiment des grooms au moyen d'une cloison k^1 pourvue d'une fenêtre k^2 garnie d'un écran. Cette cloison est également pourvue d'un panneau à coulisse qui ne peut être actionné que par le seul conducteur, et qui est abaissé quand celui-ci désire communiquer avec les grooms. Le conducteur entre dans son compartiment par une porte k^3 pourvue d'une fenêtre k^4, et dont une partie peut être descendue en vue de l'aération.

La partie arrière du véhicule est pourvue d'une cloison inclinée en l en arrière de laquelle est disposé le compartiment des bagages m. Ce compartiment reçoit les batteries n, au-dessus desquelles peuvent être aménagés le réservoir d'essence o et les roues de rechange p. Ces accessoires sont installés sur le côté droit du véhicule pour former le contrepoids de la rampe prévue sur le côté gauche. L'extrémité arrière du véhicule possède une porte m^1.

Le véhicule est, de préférence, aéré par un système à commande de température, et à cet effet, le toit est rendu creux au moyen d'un faux toit q (fig. 3 et 4), disposé au-dessous du toit proprement dit r. Dans ce toit creux est prévu un compartiment s (fig. 4 et 5), dont l'extrémité antérieure est pourvue d'une cloison à fentes s^1 contre lesquelles est placé un volet à fentes s^2. En s^3 est un organe qui réunit le toit véritable r au faux toit q. Le volet s^2 est assemblé à un ressort de tension s^4 et est, en outre, réuni par une corde t à un thermostat u, la corde étant guidée par une poulie à gorge t^1. En s^5 est une fenêtre d'inspection par laquelle les grooms peuvent tenir le volet s^2 en observation pour s'assurer s'il travaille correctement. Les flèches indiquent la direction du courant d'air (voir aussi la fig. 1). Le point d'entrée de l'air se trouve au-dessus du pare-brise v d'où il suit le couloir w, traverse la cloison s^1 et le volet s^2 et pénètre dans le véhicule par les orifices x. Ces orifices sont pourvus des plaques y qui font dévier l'air qui arrive et le distribuent dans les box et dans le compartiment des grooms. L'air vicié s'échappe dans l'atmosphère par l'orifice z. Le thermostat peut, naturellement, être placé dans toute partie du véhicule où la température de l'air doit être réglée. Quand la température s'élève au-dessus d'un degré prédéterminé, le thermostat tire le volet s^2 contre l'action du ressort s^4 en ouvrant ainsi les fentes de la cloison s^1, l'air étant alors admis jusqu'à ce que la température soit abaissée : à ce moment la traction du ressort est plus forte que celle qui est exercée sur la corde par le thermostat et ramène le volet en travers des ouvertures de la cloison s^1. Cette opération se continue automatiquement en mainte-

nant ainsi la température et l'aération désirées. Un système de commande de température peut être prévu pour chacun des box. Il est clair qu'au lieu des organes à fentes s^1 et s^2, d'autres dispositifs connus peuvent être utilisés pour atteindre le même résultat.

L'extérieur du véhicule est construit de manière à être exempt autant que possible de parties saillantes. Un signal constitué par un nom éclairé peut être disposé en un point approprié tant à l'avant qu'à l'arrière du véhicule, et un indicateur du sens de la marche est également prévu à l'arrière du véhicule et se détachant bien sur le fond de la carrosserie.

Si on le désire, une rampe peut être disposée sur chaque côté du véhicule, et, dans ce cas, le côté droit sera construit de la même manière que le côté gauche.

Bien que les dessins représentent un véhicule dont la conduite est à droite, il doit être entendu que l'objet de l'invention peut également s'appliquer à un véhicule avec conduite à gauche, la position du compartiment du conducteur, de la porte d'entrée des grooms, de la rampe, des piles, du réservoir d'essence, des roues de rechange, etc., étant alors invertie.

RÉSUMÉ :

1° Véhicule pour le transport des animaux, construit de telle sorte que les animaux transportés soient placés dans le sens de la marche du véhicule, leurs pieds postérieurs étant posés en avant de l'essieu arrière.

2° Mode de réalisation du véhicule spécifié en 1° présentant en outre les caractéristiques suivantes, prises séparément ou en combinaison :

a. Le compartiment des grooms est disposé en avant des box et communique avec eux ;

b. Une chambre des bagages, adaptée pour recevoir le réservoir d'essence, les piles, les roues de rechange, etc., est prévue en arrière des box ;

c. Un plafond creux est prévu pour l'aération et pour le système de réglage de la température ;

d. Il est prévu un réglage thermostatique de la température et de l'aération du véhicule.

NUGENT.

Par procuration :

André ARMENGAUD.